

Hand in Hand für den Klimaschutz

Handlungspotenziale von Akteuren im und für den städtischen Klimaschutz nutzbar machen

Klimaschutz, Mobilität, Bürgerbeteiligung, Governance, Reallabor, Transformative Forschung

Simone Neddermann, Britta Rösener, Celine Stadler, Antonia Stratmann

Aktivitäten im Klimaschutz können sehr wirkungsvoll sein, wenn Akteure verschiedener Sphären zusammenwirken. Dies aber ist oft schwierig. Das Forschungsprojekt KlimaNetze untersucht in Bielefeld nicht nur das Zusammenwirken von Akteuren im Klimaschutz – es hat im Rahmen von zwei Reallaboren auch konkrete Verbesserungen erreicht. Zivilgesellschaftliche Akteure wurden zu starken Fürsprechern für den Radverkehr, und eine Straße hat gute Chancen, vom Verkehr befreit zu werden. Der Beitrag zeigt, wodurch dies möglich wurde und wie Handlungspotenziale im und für den Bielefelder Klimaschutz zukünftig nutzbar gemacht werden können.

Das Forschungsprojekt KlimaNetze

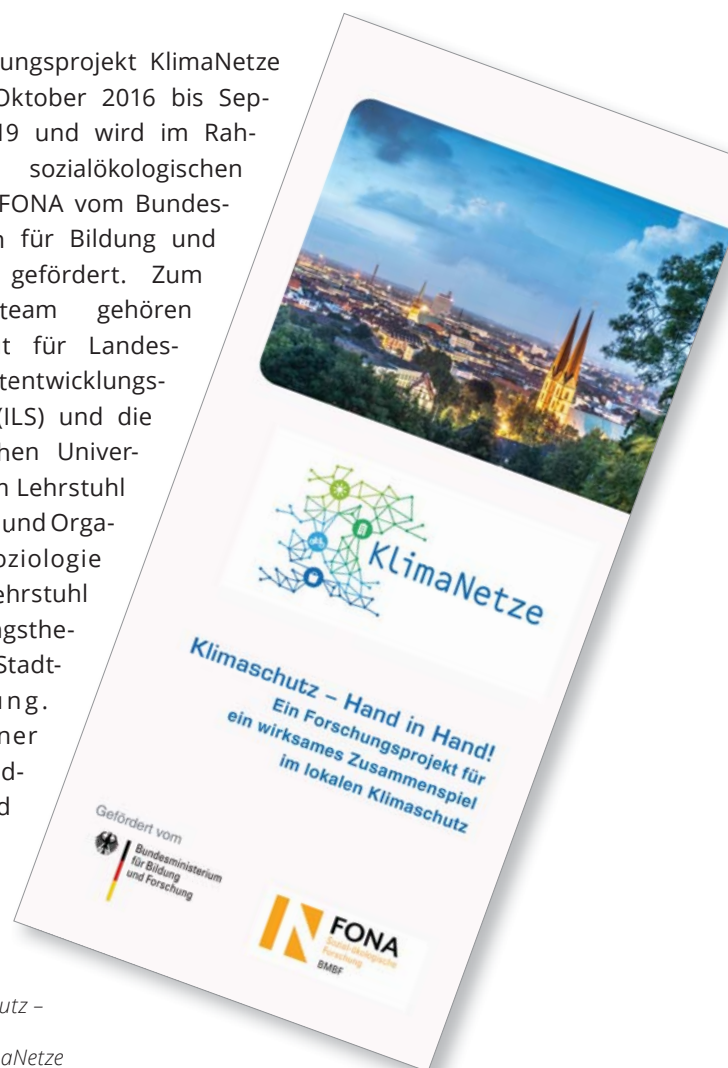
Für den Klimaschutz können Menschen aus allen Sphären etwas tun: aus Zivilgesellschaft, Wirtschaft, Wissenschaft, Politik und Verwaltung. Wenn sie zusammenarbeiten oder Synergien erzeugen wollen, ist dies in der Praxis aber häufig schwierig; Kooperationen scheitern oder kommen gar nicht erst zustande, wenn Akteure mit unterschiedlichen Handlungslogiken, Wahrnehmungs- und Deutungsmustern aufeinandertreffen.

In dem Verbundforschungsprojekt „KlimaNetze“ wird das Zusammenwirken von Akteuren im städtischen Klimaschutz nicht nur erforscht – in Bielefeld wird es in zwei Reallaboren auch konkret verbessert. Zivilgesellschaftliche Akteure wurden zu starken Fürsprechern für den Radverkehr, und eine Straße hat gute Chancen, vom Verkehr befreit zu werden. Der Beitrag zeigt, wodurch dies möglich wurde und wie die Beteiligten Handlungspotenziale im und für den Bielefelder Klimaschutz zukünftig nutzbar machen möchten.

Hierzu wird im Folgenden zunächst beschrieben, wie die Reallabore gefunden wurden. Die Reallabore werden danach in ihren Inhalten und Wirkungen umrissen. Es werden die Strukturen erläutert, in die sie eingebettet waren und schließlich Folgerungen gezogen: Was haben die Projektbeteiligten aus den KlimaNetzen gelernt und was empfehlen sie, wie es in Bielefeld mit dem Klimaschutz weitergehen soll?

Das Forschungsprojekt KlimaNetze läuft von Oktober 2016 bis September 2019 und wird im Rahmen der sozialökologischen Forschung FONA vom Bundesministerium für Bildung und Forschung gefördert. Zum Forschungsteam gehören das Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung (ILS) und die RWTH Aachen University mit dem Lehrstuhl für Technik- und Organisationssoziologie und dem Lehrstuhl für Planungstheorie und Stadtentwicklung. Praxispartner sind die Städte Bielefeld und Darmstadt.

Bild 1:
Flyer Klimaschutz – Hand in Hand.
© Projekt KlimaNetze



Aktivierende Einladung



6. 10. 2017:

Ideen-Werkstatt
mit Klimaschutz-Akteuren

Machbarkeitsprüfung der Projektideen
Bewerbung von 6 Teams



12. 1. 2018:

Erweiterte Steuerungsgruppe:
Beratung der Projektideen

Aufgaben-/Rollenklärung,
Commitment von 5 Teams



2. 2. 2018:

Auswahl-Werkstatt:
Auswahl von zwei Reallaboren

Bild 2:
Findungsprozess
für die Reallabore
im Forschungs-
projekt Klima-
Netze.
© Projekt
KlimaNetze

Gesucht: Projektideen für ein besseres Zusammenwirken im Klimaschutz

Als das Forschungsprojekt 2016 startete, mussten die Reallabore zunächst gefunden werden. Der Lehrstuhl für Planungstheorie und Stadtentwicklung gestaltete hierzu einen „Findungsprozess“ nach den von *Klaus Selle* formulierten Grundsätzen [1, 2].

In einem ersten Schritt wurden positive Treiber des Klimaschutzes in Bielefeld identifiziert. Sie wurden mit Hilfe der Methode „Aktivierende Befragung“ [3, 4, 5] eingeladen, am Reallaborprozess mitzuwirken. Etwa 50 Personen aus Zivilgesellschaft, Wissenschaft, Wirtschaft, Politik und Verwaltung kamen daraufhin am 6. Oktober 2017 zu einer Ideen-Werkstatt. Hier entwickelten sie Ideen für Projekte, die den Klimaschutz in Bielefeld voranbringen, die das Zusammenwirken von Akteuren verbessern und die im Rahmen des Forschungsprojektes umgesetzt werden sollten. Wichtig dabei war: Es wurde nicht gefragt, was getan werden müsste, sondern was die Teilnehmenden selber in ihren eigenen Wirkungskreisen verändern wollten.

Bis zum Ende des Jahres 2017 schärften sechs Projektteams ihre Projektideen. Sie prüften Machbarkeiten und bewarben sich darum, ein Reallabor zu werden. Sie taten dies eigenständig, wurden dabei aber auf Nachfrage vom Forschungsteam unterstützt.

In einer erweiterten Steuerungsgruppensitzung (siehe unten) berieten die Verbundpartner am 12. Januar 2018 gemeinsam mit Vertreter*innen der Projektideen über Qualität und Umsetzbarkeit der Projekte. Auf Basis dieser Diskussion erhielten die Projektteams ein differenziertes Feedback zu ihren Bewerbungen sowie Hinweise zu zukünftigen Rollenteilungen zwischen ihnen und dem Forschungsteam. Fünf Gruppen versicherten daraufhin schriftlich, dass sie an ihrer Bewerbung für ein

Reallabor festhalten möchten. Die zwei Reallabore für das Forschungsprojekt KlimaNetze wurden schließlich auf einer Auswahl-Werkstatt von den Teilnehmenden der Veranstaltung gewählt.

Umgesetzt: Zwei Reallabore im Bereich nachhaltige Mobilität

Die zwei, auf der Auswahl-Werkstatt gewählten Reallaborideen waren das Projekt „MoBiNetz“ und das Projekt „Verkehrsräume umverteilen“. Sie wurden innerhalb eines Jahres entwickelt und umgesetzt. Im Februar/März 2019 wurden die beiden Reallabore in je einer Reflexionswerkstatt mit dem Forschungsteam ausgewertet. Im Folgenden wird umrissen, was die Teams gemacht haben und wie die Beteiligten die Wirkungen ihres Tuns einschätzen.

Reallabor „MoBiNetz“

Mit dem Wunsch, parallele Aktionen für nachhaltige Mobilität zu bündeln und geschlossen mit einer Stimme zu sprechen, schlossen sich auf der Ideen-Werkstatt ehrenamtlich Aktive zum MoBiNetz zusammen. In ihrem Reallabor gründeten sie ein neues, belastbares Netzwerk, welches in der Summe mehr Sichtbarkeit und mehr Wirkung erzeugt, als die einzelnen Aktivitäten ihrer Herkunftsorganisationen es vermögen. Die Projektgruppe ist sich einig, dass im Klimaschutz „Großes“ passieren muss, anstatt sich im „Klein-Klein“ zu verlieren. Deshalb bereitet sie als erstes gemeinsames Projekt ein Bürgerbegehren zu einem Radentscheid für Bielefeld vor.

In seinem Reallabor hat sich das MoBiNetz erfolgreich vernetzt. Die Gruppe hat sich darauf verständigt, was sie unter einer guten Radinfrastruktur versteht. Nach Einschätzung von Verwaltungsmitarbeitern entlastet dies partizipative Verkehrsplanungen der Stadt. Ebenfalls vorteilhaft ist, dass die

Verwaltung mit dem MoBiNetz nun einen zentralen Ansprechpartner aus der Zivilgesellschaft für nachhaltige Mobilität hat. Zur Vorbereitung auf das Bürgerbegehren hat das MoBiNetz zudem einen Forderungskatalog mit „11 Zielen für den Radentscheid“ erstellt. In der Öffentlichkeit tritt das MoBiNetz hauptsächlich als Radentscheid Bielefeld auf. Seine Aktivitäten machen es zum starken Fürsprecher für den Radverkehr.

Die Gruppe möchte über das Bürgerbegehren hinaus langfristig zusammenarbeiten. Dabei plant sie, ihren thematischen Fokus zukünftig auf nachhaltige Mobilität zu erweitern.

Reallabor „Verkehrsräume umverteilen“

Im Reallabor „Verkehrsräume umverteilen“ arbeiten Akteure aus Verwaltung, Politik, Zivilgesellschaft und lokalen Unternehmen in einer für sie neuen Konstellation zusammen. Die Gruppe zeigte in der kleinen, innerstädtischen Wilhelmstraße, welcher Zugewinn an Lebensqualität durch das Umverteilen von Straßenraum entstehen kann.

Das Team organisierte zum einen einen Aktionstag, durch den erlebbar wurde, wie schön die Wilhelmstraße sein könnte. Die Straße wurde für Autos gesperrt und verwandelte sich durch das Mitwirken der anliegenden Geschäfte in eine Flaniermeile. Dafür wurde der prägende Straßen- und Parkraum mit mobilem Grün gestaltet; künstlerische Mitmach-Aktionen, Spielangebote für die Kinder, gastronomische Angebote und vieles mehr luden zum Aufenthalt ein.

Zum anderen erprobte die Projektgruppe, wie eine Verständigung über die Nutzung des Raumes in vollem gegenseitigen Respekt erfolgen kann: Neben vielen persönlichen Gesprächen mit Anlieger*innen, Politiker*innen, etc. führte sie am Aktionstag eine nicht repräsentative Befragung unter Passanten und Geschäftsleuten durch. Die Auswertung der 170 Fragebögen zeigt, dass nur wenige Personen Parkplätze für erforderlich halten und dass Durchgangsverkehr als störend empfunden wird. Die Mehrheit kann sich eine mit Grün und Sitzgelegenheiten gestaltete Fußgängerzone vorstellen, in welcher Besucher verweilen und einander begegnen. Architekturstudierende der RWTH Aachen University setzten dies in Ideenskizzen um und diskutierten ihre Entwürfe mit der Projektgruppe sowie mit Anwohner*innen, Anlieger*innen, Politik und Verwaltung.

Die Projektgruppe leitete aus diesem Lernprozess eine differenzierte Empfehlung für die Politik ab. Der AfUK (Ausschuss für Umwelt und Klimaschutz), der SteA (Stadtentwicklungsausschuss) und die Bezirksvertretung Mitte folgten im Februar/



März 2019 der Empfehlung. Damit besteht Aussicht, dass die Vision der Projektgruppe wahr wird und die Wilhelmstraße zukünftig Menschen und Räume verbindet. Das würde heißen: weniger Parkplätze, kein Durchgangsverkehr, mehr Platz für Grün, für Fußgänger und zum Aufenthalt.

Selbstverantwortung, Unterstützung und Einbindung der Projekte

Die Reallabore wurden von den Projektgruppen eigenverantwortlich entwickelt und umgesetzt. Sie konnten hierbei jedoch wiederum auf die Unterstützung des Forschungsteams zurückgreifen: auf die Moderation von bis zu zwei Konzeptionsworkshops, auf Reflexion, Beratung, Geld und das punktuelle Puffern von Arbeitsspitzen.

Bild 3:
Die Projektgruppe „Verkehrsräume umverteilen“ in der Wilhelmstraße, Bielefeld; links im Bild: der Klima-Netz-Kümmerer.
© Projekt KlimaNetz

Bild 4:
Am Aktionstag wurde die Wilhelmstraße zum Begegnungsort.
© Projekt KlimaNetz





Bild 5:
Schön:
Eine beliebte Mit-
machaktion am
Aktionstag.
© Projekt
KlimaNetze

Die Projektgruppen profitierten zudem von den Kommunikationsstrukturen im Forschungsprojekt. Um den Reallaboren gute Umsetzungsvoraussetzungen zu bieten, waren neben den Abstimmungen innerhalb des Forschungsteams Formate entwickelt worden, die das Projekt KlimaNetze in Bielefeld verankern:

- Ein Mitarbeiter des Forschungsteams arbeitete für die KlimaNetze im Umweltamt Bielefeld. Dieser „KlimaNetze-Kümmerer“ unterstützte die Reallaborteams und stellte zwischen Akteuren und Aktivitäten Verbindungen her – insbesondere zwischen der Bielefelder Praxis und dem Forschungsteam sowie zwischen den Reallaborteams und der Bielefelder Politik/Verwaltung.

Bild 6:
Eine Passantin
füllt am
Aktionstag einen
Fragebogen aus.
© Projekt
KlimaNetze



- In einer Steuerungsgruppe Praxis wurden (und werden) Vernetzungs- und Kommunikationsbedarfe identifiziert, Machbarkeiten ausgelotet und alle wesentlichen Schritte im Projekt abgestimmt. Der Steuerungsgruppe gehören neben Vertreter*innen des Forschungsteams zwei leitende Mitarbeiter*innen des Umwelt- und des Mobilitätsdezernates an. Hierdurch waren jederzeit Abstimmungen mit den zuständigen Dezernent*innen möglich.
- Die Bielefelder Politik wurde von Beginn an so eingebunden, dass ihre Sichtweisen in das Projekt einfließen konnten und sie über Geschehnisse informiert wurde: Die Umweltdezernentin brachte das Projekt Anfang 2017 in den Verwaltungsvorstand ein. Es gab ein persönliches Gespräch mit Vertreter*innen des AfUK, regelmäßige Vorlagen im AfUK und im SteA sowie im Reallabor „Verkehrsräume umverteilen“ auch in der Bezirksvertretung Mitte. Schlüsselpersonen aus der Politik nahmen an Werkstätten teil und wurden zu Beratungen herangezogen.

Folgerungen: Handlungspotenziale für den Klimaschutz nutzbar machen

Was lernen und folgern die Projektbeteiligten aus dem Projekt KlimaNetze – und was möchten sie verstetigen, um Handlungspotenziale für den Klimaschutz in Bielefeld zukünftig nutzbar zu machen? Dies sind Ergebnisse aus einem mehrstufigen Auswertungsprozess mit den Projektbeteiligten:

Im Findungsprozess zu den Reallaboren ist deutlich geworden, dass es in Bielefeld in allen Sphären (Politik, Verwaltung, Wirtschaft, Zivilgesellschaft, Wissenschaft) positive Treiber für den Klimaschutz gibt. Zusammen können sie enorm viel bewegen: Die Verwaltung sieht sich durch das „MoBiNetz“ in Diskussionen um innerstädtische Verkehrsberuhigungen unterstützt. Das Reallabor „Verkehrsräume umverteilen“ war ebenso effizient wie effektiv, weil die Gruppenmitglieder Kompetenzen und Ressourcen aus Verwaltung, Politik, Wirtschaft und Zivilgesellschaft einbringen konnten. Der Klimaschutz kann also durch neue, akteursübergreifenden Allianzen vorangebracht werden.

Durch die Reallabore wurde sehr deutlich, dass Engagement der Stadtgesellschaft eine Strahlkraft für den Klimaschutz entwickeln kann, die über die Möglichkeiten von Politik und Verwaltung weit hinaus reichen. Projekte können sehr wirksam sein, wenn stadtgesellschaftliche Gruppen aus einer intrinsischen Motivation heraus agieren können, wenn ihr Engagement „eigen-willig“ sein darf (!) und wenn sie ihre Projekte selbst umsetzen und verantworten.

Weil ehrenamtliche Gruppen jedoch einerseits professionell agieren müssen, um wirkungsvoll sein zu können und weil sie andererseits schnell an ihre Grenzen kommen, ist es wichtig, sie nicht allein zu lassen; ihr Engagement braucht Wertschätzung und hauptamtliche Unterstützung.

Um Projekte mit Schnittstellen zu Politik/Verwaltung bis in die Umsetzung bringen zu können oder um Synergien zwischen Projektgruppen und anderen Akteuren herstellen zu können, braucht es Brückenbauer an den Schnittstellen zwischen den Akteursgruppen. Im Projekt KlimaNetze wirkte der „KlimaNetze-Kümmerer“ als Pfadfinder, Übersetzer, Vertrauensbilder; enorm wichtig war er an der Schnittstelle Politik/Verwaltung. Sehr hilfreich war die Zusammenarbeit in der Steuerungsgruppe Praxis sowie die frühzeitige Einbindung der Politik. Wichtig war ebenfalls die Rückendeckung der Dezernent*innen, die den experimentellen KlimaNetze-Prozess mitgegangen sind.

Die Reallaborteams bestätigten, dass der Findungsprozess im Forschungsprojekt sehr zur Qualifizierung der Projekte beigetragen hat: das Zusammenbringen der KlimaNetze-Treiber aus unterschiedlichen Akteursgruppen, die Ideen-Werkstatt, der Fokus auf eine schnelle Umsetzung der Projekte (nicht reden – machen!) und der Bewerbungsprozess. Hilfreich war auch, dass der Prozess nicht primär aus der Stadtverwaltung, sondern vom Forschungsprojekt und damit aus einer eher neutral wahrgenommenen Position gestaltet wurde. Handlungspotenziale für den Klimaschutz können also nutzbar gemacht werden, wenn Engagement gezielt aktiviert, qualifiziert und im Hinblick auf zukünftige Unterstützungen ausgewählt wird. Dabei muss nicht zwingend die Kommune federführend sein. Denkbar ist, dies auch in anderen Trägerstrukturen – vielleicht in neuen, welche die Governance der Aufgabe Klimaschutz abbilden und in der die Kommune nur ein wichtiger Akteur neben anderen ist.

Die Projektbeteiligten in Bielefeld wünschen sich entsprechend, das KlimaNetze-Projekt zu verstetigen und zu transferieren. Sie empfehlen der Politik, daran mitzuwirken, eine Plattform für Engagement im Klimaschutz aufzubauen. Die Plattform soll mit einem Votum der Politik unabhängig agieren können und die Funktion haben, selbstverantwortetes Engagement aus der Stadtgesellschaft zu aktivieren, Projektgruppen zu unterstützen, Engagierte mit Verwaltung/Politik zu vernetzen und eine öffentliche Präsenz herzustellen: Damit Handlungspotenziale für den Klimaschutz zukünftig besser nutzbar gemacht werden können.

LITERATUR

- [1] Rösener, B., Selle, K. (Hrsg.): Kommunikation gestalten. Beispiele und Erfahrungen aus der Praxis für die Praxis, Dortmund (2005).
- [2] Selle, K.: Über Bürgerbeteiligung hinaus: Stadtentwicklung als Gemeinschaftsaufgabe? Analysen und Konzepte, Detmold (2013), S. 383–412.
- [3] Bischoff, A., Selle, K., Sinning, H.: Informieren, Beteiligen, Kooperieren. Kommunikation in Planungsprozessen. Eine Übersicht zu Formen, Verfahren und Methoden, Dortmund (2005), S. 61–65.
- [4] Lüttringhaus, M., Streich, A.: „10 Minuten nach dem Beratungsgespräch“: Aktivierende Elemente im Alltag professioneller Beratungstätigkeit. In: Ley, A., Weitz, L. (Hrsg.): Praxis Bürgerbeteiligung. Ein Methodenhandbuch. Arbeitshilfen für Selbsthilfe- und Bürgerinitiativen, Nr. 30, Bonn (2003), S. 64–70.
- [5] Richers, H.: Aktivierende Befragung. In: Ley, A., Weitz, L. (Hrsg.): Praxis Bürgerbeteiligung. Ein Methodenhandbuch. Arbeitshilfen für Selbsthilfe- und Bürgerinitiativen Nr. 30, Bonn (2003), S. 60–63.

AUTORINNEN



Dipl.-Ing. **Simone Neddermann**
Wissenschaftliche Angestellte

Lehrstuhl für Planungstheorie und Stadtentwicklung
RWTH Aachen University
Kontakt: neddermann@pt.rwth-aachen.de



Dipl.-Ing. **Britta Rösener**
Wissenschaftliche Angestellte

Lehrstuhl für Planungstheorie und Stadtentwicklung
RWTH Aachen University
Kontakt: rosener@pt.rwth-aachen.de



Celine Stadler, M. Sc.
Wissenschaftliche Hilfskraft

Lehrstuhl für Planungstheorie und Stadtentwicklung
RWTH Aachen University
Kontakt: stadler@pt.rwth-aachen.de



Antonia Stratmann, M. Sc.
Wissenschaftliche Mitarbeiterin

Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung (ILS)
Kontakt: antonia.stratmann@ils-forschung.de